LA PENINSULAR AND ORIENTAL COMPANY E VENEZIA OSSERVAZIONI…

Alberto Stelio : de Kiriaki

LA PENINSULAR AND ORIENTAL COMPANY E VENEZIA

OSSERVAZIONI

DEL

Dott. A. S. DE KIRIAKI.

LA PENINSULAR
AND ORIENTAL COMPANY
E VENEZIA

OSSERVAZIONI

DEL

Dott. A. S. DE KIRIAKI.

(Estratto dal Giornale *L'Osservatore Veneto* anno I.)

VENEZIA
STAB. TIP. GRIMALDO E C.
1871.

Sono ormai trascorsi più che quattro mesi dacchè il ch. nostro amico dott. Galli, pubblicava una lettera al f. f. di Sindaco cav. Fornoni (*Tempo* 24 gennaio 1871), nella quale, dopo avergli mostrati tutti i vantaggi immensi sia economici che commerciali di cui sarebbe stata feconda per Venezia la prolungazione della linea di navigazione fino a questo porto della potente compagnia inglese, lo sollecitava a provvedere in modo perchè fosse assicurato al più presto il transito della *Peninsular*.

La Giunta Municipale si mostrava invero sollecita degli interessi nostri e nominava tosto una Commissione; ma questa ebbe però a subire ritardi moltissimi prima di potersi convocare, e quando potè dirsi veramente costituita, perdette il più autorevole forse dei suoi membri, Aristide Fontanella, al quale solo qualche tempo dopo venne sostituito (e non potevasi far meglio) il ch. sig. Barrera.

Niun dubbio che tutti i componenti quella Commissione siano uomini operosi, intelligenti ed interessatissimi pel progresso commerciale di Venezia; però stando ai risultati fino ad ora conseguiti sarebbe legittima la supposizione che non a tutti que' signori sembri la cosa egualmente importante, poichè in quattro mesi avrebbesi pur dovuto venire ad una qualche conclusione, conclusione tanto più urgente quanto è più prossimo il pericolo che la *Peninsular* provegga in altro modo a'suoi interessi, visto che poco si pensa ad assicurarsi la prolungazione della sua linea di navigazione.

Non vogliam fare del resto supposizioni men benevole ed attendiamo per giudicare, quantunque

il fatto recente di altra Commissione Municipale legittimerebbe ogni dubbio. Accenniamo alla Commissione costituita per lo studio della ferrovia dello Spluga, la quale conta omai qualche dozzina di mesi, e pure a nulla approdò, nè giunse ad ottenere che fosse sospesa per qualche tempo ogni deliberazione sul Gottardo; ad oggi discute ancora mentre il governo, curando il solo interesse di Genova e di una parte della Lombardia, già presentò al Parlamento il progetto di legge per la ferrovia del Gottardo. È proprio il caso di dire *dum Romae consulitur, Saguntum expugnatur.*

L'*Associazione Veneta*, compresa dell'importanza dell'argomento, volle anch'essa studiarlo, e nominò già una commissione coll'incarico di riferire al più presto sulla opportunità e sui vantaggi del prolungamento a Venezia dei viaggi della *Peninsular*. E la Commissione, a quanto ci consta, tra' giorni presenterà alla Società la sua relazione. Ignoriamo le sue proposte e la sua conclusioni; siam certi però, che in ogni caso saranno fatte nell'interesse del commercio veneziano e saranno frutto di studii severi.

Noi intanto mentre al Municipio ed alla Associazione Veneta si discute e si lavora con più o meno interesse, ci permettiamo intervenire, non per influire colà dove non è il bisogno, nè per fare nuove rivelazioni (chè l'argomento è omai in tutte le sue parti esaurito), ma soltanto per riassumere il più brevemente lo stato della quistione e per farne rilevare l'eminente sua importanza per Venezia, la quale, dal vederla risolta in una guisa o nell'altra, avvantaggierà nei suoi commerci e nella sua attività produttiva piuochè non abbia fatto fin qui o decaderà violentemente dinnanzi la fatale e troppo forte concorrenza della sua vicina rivale

I.

Il commercio europeo coll' Oriente che per le mutate condizioni politiche del secolo XVI, per la colpevole ignavia degli avi nostri che avevano disertati i mari e per le nuove scoperte di Vasco di Gama avea mutato via ed indirizzo ed abbandonato Venezia, le città Anseatiche e quegli altri porti che con Venezia erano fino alla scoperta del Capo i soli monopolizzatori degli scambi tra l'Europa e l'Asia, ritorna ora sulle antiche sue orme pel lavoro sollecito e riparatore della nuova generazione e, piucchè tutto, per l'opera gigante del taglio dell'Istmo di Suez, pel quale le acque del poetico nostro mare da secoli disgiunte vengono a baciarsi colle onde del profetico Eritreo e ad assorellarsi. Per questo Venezia torna a riacquistare l'avita sua potenza e ad essere per la sua situazione favorevole il porto naturale della Germania meridionale e della Svizzera per l'Oriente ove viva ed è carissimo ancora il suo nome glorioso per tradizioni stupende.

Senonchè conterebbe ben poco che Venezia fosse lo scalo del Brennero, il porto immediato della Svizzera, la testa di ponte dell'Europa centrale verso gli scali del Levante; la via più naturale che conduce all'Oriente, e la situazione più favorevole pel transito del commercio internazionale, ove si trascurassero i suoi rapporti colla Germania e coll'Asia, non si promuovessero que' mezzi tutti opportuni a vincere molti ostacoli fittizii creati da interessi minacciati, e non fosse posta in immediata relazione coll'Egitto, coll'India, colla Cina, col Giappone mediante linee di navigazione a vapore.

E questo comprese Venezia ancor prima del Governo, quando tentò assicurarsi la compagnia egiziana dell'Azizieh e quando, quantunque appena uscita

di schiavitù, e non più la signora assoluta del commercio nei mari d'Oriente, nè nella floridezza di que' tempi in cui i Vittore Pisani e i Pietro Mocenigo comandavano le sue gloriose galere, ma povera e stremata di mezzi economici e finanziarii, con nobile sacrifizio sovvenzionava col concorso delle provincie venete la società Adriatico-Orientale, perchè, salpando dalle sue lagune, rannodasse in Levante le antiche tradizioni commerciali ancor vive in quei mercati. Questo ancore (tardi invero ma sempre in tempo) comprese il Governo allorchè la spesa che Venezia sostenea volle fosse dallo stato sostenuta, poichè spesa vòlta non a vantaggio di una sola città, ma a quello di tutta la nazione, e tale per la sua importanza che una sola città anche ricca non avrebbe potuto a lungo sostenere.

E codesto solo fatto bastò a risvegliare l'attività commerciale ed industriale della nostra città ed a dare l'ebbrivo a parecchie industrie. Lo provano le poche cifre seguenti. Nel 1867 quando non esisteva ancora questa linea di navigazione a vapore l'importazione scendeva appena a L. 242,268 e l'esportazione a L. 258,010. Nel 1868 invece, sebbene la navigazione dell'Adriatico-Orientale cominciasse soltanto alla fine di maggio, l'importazione salì a L. 2,179,647 e l'esportazione a L. 1,084,657. Nel 1869 con repido progresso l'importazione toccò la cifra di L. 10,253,985 e l'esportazione quella di L. 3,014,294 e nel 1870 crebbe ancora ed in modo più rilevante, talchè mentre nell'anno precedente il numero complessivo delle tonnellate importate coi vapori della società ere asceso a 2269 e quello delle esportate a 1850; nel 1870 invece l'importazione è salita a 2754 tonnellate e l'esportazione a 2684. Ed in tutte codeste cifre non sono calcolate le molte altre che potremmo dedurre dal movimento dei va-

pori del Lloyd, i quali in solo cotone a gomme importarono da Trieste a Venezia dall' Egitto 2227 tonnellate nel 1869 e 4945 nel 1870.

Quanto maggiore non sarebbe stato mai lo sviluppo del commercio veneziano se tanti ostacoli non fossero poi stati opposti o quando essa avesse come ha Trieste il suo bacino di carenaggio, quando i suoi canali avessero la profondità necessaria per la grande navigazione, quando fosse dotata degli scali d'alaggio, delle banchine d' approdo e dei magazzini generali, quando il suo Arsenale, famoso sempre ed ovunque per grandiosità e potenza di mezzi, fosse ceduto alla marina mercantile, quando dazii differenziali sull' uscita per mare stranissimi non l' avessero aggravata sino ad ieri, quando più fossero moderate le tariffe ferroviarie!!

Eppure il commercio di Venezia si allarga, si diffonde, si moltiplica continuamente e a'suoi bisogni più non basta la Società Adriatico-Orientale, la quale del resto reclama prezzi troppo alti, ed i cui vapori sono pochi (appena quattro) e poco capaci e non toccano la Indie e la China.

Nuovi provvedimenti occorrono, e la fortuna che in questi ultimi anni accarezzò sempre con materno affetto l'Italia, offre ai volonterosi il mezzo non difficile di attuarli. Trascurati che fossero, la sorte di Venezia potrebbe dirsi compromessa poichè i progressi di Trieste sono più celeri a diretti più avvedutamente a con più efficacia; poichè Brindisi, lasciata nello stato attuale, non potrà a lungo continuare ad essere il porto di attacco dei battelli dell'Adriatico-Orientale ed ancor meno di quelli della *Peninsular*, polchè Marsiglia, cessata che sia la guerra franco-prussiana, tenterà riacquistare la Valigia delle Indie, lotterà in ogni caso vigorosamente per

vincere una concorrenza non così difficile a sbiaociare finchè ai bisogni imperi siano i soccorsi.

II.

Quale è ora lo stato dell' Adriatico-Orientale, quale la sua condizione giuridica rispetto al Governo nazionale, quali i vantaggi ch'essa arreca a Venezia, quale il suo avvenire e quello dei porti dell'Adriatico? La Società Adriatico-Orientale non può disporre per la navigazione coll' Oriente che di quattro piroscafi da 900 a 1000 tonnellate, uno dei quali dovrebbe stazionare periodicamente a Brindisi, l'altro ad Alessandria d'Egitto; i suoi vapori non fanno che un viaggio per settimana da Venezia ad Alessandria con approdo necessario ad Ancona e Brindisi e viceversa e per tal servizio ricevono la sovvenzione di lire 32 per lega merina su tutta la linea Venezia-Ancona-Brindisi-Alessandria (leghe 405); debbono poi fare per ogni viaggio una poggiata di 12 ore nel porto di Brindisi ed una di 6 ore in quello di Ancona. La società è obbligata infine, all' atto della partenza sia da Venezia che da Ancona, a riservare il posto necessario per l'imbarco in Brindisi di *qualunque* carico di merci o numero di passeggieri impegnato presso la sua Agenzia, obbligo questo che talora potrebbe render inutile la prolungazione della sua linea di navigazione a Venezia.

Evidentemente colla convenzione del 6 marzo 1869 se si vollero soddisfare le domande insistenti e legittime di Venezia, si mirò peraltro a proteggere particolarmente Brindisi, a, quasta proteggendo forse più che si potea e dovea, si resero in parte illusorii i vantaggi promessi alla stessa Venezia, la quale ebbe assai di frequente a lamentare l'insufficienza dei mezzi offerti dall'Adriatico-Orientale.

Ora è questo nell'interesse dello Stato? Può lo Stato attendersi un maggior sviluppo del grande commercio italo-orientale a fare più intimi a più interessanti i rapporti coll'Egitto e coll'Oriente favorendo il dilatamento dei commerci di Venezia o quelli di Brindisi? quale di queste due celebri città par antiche memorie è posta in condizioni topografiche ed economiche migliori e più promettenti? i mezzi offerti a Venezia coll'Adriatico-Orientale reclamarono a reclamano ulteriori e più efficaci provvedimenti?

La ricchezza commerciale dell'Adriatico, è omai constatato, non ha altro porto che Venezia. Tutte le relazioni che su Brindisi pervengono da chi non vuol mentire il vero e giudica senza preoccupazioni, ci dipingono a tristi colori lo stato sno materiale e l'inerzia del suo municipio e della sua popolazione a mutarne la faccia di una gran cloaca. Immense terre squallide e deserte la circondano, vastissimi terreni che diffondono la malaria e malattie d'ogni fatta, attendono ancora una mano intelligente ed un capitale cospicuo che li bonifichi, viuzze orribilmente selciate dividono e suddividono la città che manca ancor dei magazzini generali, di cantieri, di un bacino di carenaggio. Lo Stato vi profuse tesori per fare a forza, lottando contro la prepotente natura, di Brindisi il porto principale dell'Adriatico, profonde ancora somme inganti per costruirvi un grandioso arsenale marittimo mentre quello trascura di Venezia; e con tutto ciò il commercio, il movimento di esportazione a di importazione di Brindisi con Alessandria d'Egitto a colle Indie non sviluppò punto, declinò anzi sempre, mentre quello di Venezia dilatossi ognora più, sebbene non favorito.

Brindisi, a mezzo dell' Adriatico-Orientale non

esportò ed importò complessivamente per l'Egitto e le Indie nel 1868, quinto anno della sua navigazione, che chilogrammi 549,540 ; nel 1869 soli 239.050, nel 1870 appena 352,500 : — Venezia invece collo stesso mezzo nel primo suo anno di navigazione importò ed esportò complessivamente chilogrammi 1,430,020; nel 1869 chilogrammi 4,896,250, nel 1870 chilogrammi 8,225,500.

Brindisi resterà sempre il passaggio favorito per la posta, per le merci celeri e per una parte di passeggeri ; e perciò Marsiglia dovette cedere dinanzi a lei, e l'Inghilterra tolse a questa per darla a Brindisi la valigia delle Indie, e questa continuò e continua a passarvi quantunque la Francia cercasse sempre di porre incagli, di ritardarne il corso nel suo territorio, oltre il Moncenisio; — ma lotterà invano per conquistare le ricchezze che natura destina a Venezia e Trieste, invano tenterà di diventare il grande emporio del commercio Adriatico. La via di mare siccome la meno costosa sarà sempre percorsa dalle merci di grosso volume, ed esse, secondo la loro destinazione, approderanno ai due porti che stanno al sommo dell'Adriatico ed hanno marcata la propria periferia commerciale.

Checchè si dica, è omai provato (e le poche cifre più sopra riportate lo confermano), che, tranne la valigia ed i passeggieri, i piroscafi dalle Indie e dall'Egitto a Brindisi non ponno fare che un trasporto limitatissimo di merci. Se ciò non fosse (com'ebbe a notare il compianto nostro amico A. Fontanella in un ultimo suo scritto) quelli dell'Adriatico-Orientale avrebbero potuto sviluppare un qualche commercio; ma è invece accertato che Brindisi non offre alcuna convenienza nè pel transito, nè pegli emporii, nè pel traffico delle merci destinate ai centri indu-

striali e commerciali di Europa. Venezia invece ha la prevalenza su tutte le piazze.

Nell'ultimo triennio Brindisi per l'Egitto e le Indie ebbe complessivamente un movimento commerciale coll'Adriatico-Orientale di chilogrammi 1,131,090; Venezia all'incontro, di chilogrammi 14,551,770. La proporzione è abbastanza significante!

Delle due città quella adunque che più promette; che ha dinanzi spiegato l'avvenire più splendido, la cui storia tiene aperte a tutti le eterne sue pagine di grandezza commerciale, è Venezia. — Venezia, se non trascurata certo non favorita, scavalcò oggimai ogni altro porto italiano sull' Adriatico; anche Brindisi, benchè favorita e protetta. L'eloquenza dei fatti risponde alla sottigliezza dei sofismi; la fredda prosa della statistica alle poetiche declamazioni.

Importa adunque e necessariamente che il Governo nazionale soddisfi ai suoi bisogni non immaginarii, ma reali. Si dimostrò omai senza contrasto che i quattro piroscafi dell'Adriatico-Orientale sono insufficienti a questi suoi bisogni; che la spesa è superiore al servizio, che la fermata dei vapori in Ancona par 6 ore ed in Brindisi per 12 arreca ritardo sconveniente al più pronto arrivo delle merci da e par Venezia; che Venezia dovette giovarsi, par trasporto di merci in una quantità pari a quella delle esportate ed importate dall'Adriatico-Orientale, dei vapori del Lloyd austriaco; che, trascurata Venezia, la sola che guadagni è sempre Trieste, e non a solo danno della nostra città, ma di Brindisi stessa.

III.

È urgente pertanto, non nel solo interesse di Venezia, ma, è più ancora, per quello dell' Italia, che Venezia sia più intimamente stretta coll'Oriente.

E nessun tempo mai si presentò più opportuno, niuna occasione più favorevole per farlo.

L'Inghilterra, a cui più che ad ogni altro stato europeo interessava di procurare una corrispondente celerità alla posta che va e viene delle Indie, dopo che col taglio dell' Istmo di Suez si è assicurata la maggior brevità ed il minor dispendio de'trasporti delle mercanzie dall'India all'Europa, vinse finalmente le seducenti promesse, le illusioni e gli ostacoli della Francia, la quale pur di mantenere a Marsiglia il passaggio della valigia orientale, prometteva ridurre della metà la tariffa postale per le lettere dall' Inghilterra spedite alle Indie, alla China, all'Australia; protestava scarso fosse vantaggio della sostituzione di Brindisi qual porto di attacco per le valigie dell'Inghilterra dirette all' Egitto, ed assicurava che la linea delle ferrovie meridionali italiane non corresse sicura che sino ad Ancona, mentre anco allora le meridionali esercitavano con pieno successo più di 559 chilometri al di là di Ancona stessa (1); l' Inghilterra prescelse finalmente quella linea che più le tornava vantaggiosa e che insieme è la più opportuna per tutti, perchè con essa è rispettato l'interesse d'ognuno; abbandonò Marsiglie per Brindisi, a cui favore stava l' inesorabile logica dei fatti, dando così partita vinta all' Italia, per la quale, se oggi la vittoria è soltanto d'ordine economico e commerciale, domani ben potrà essere d'influenza politica.

Per cotal fatto, di cospicua importanza per noi, Brindisi e l' Italia videro passare per i mari italiani la Compagnia Peninsulare-Orientale e la valigia delle Indie.

Ora la *Peninsular* è la più potente compagnie

(1) *Memorandum* del march. di Moustier.

di navigazione del mondo, che dispone di una flotta di 53 battelli a vapore, i quali rappresentano un totale di 86,411 tonnellate, ed una forza di 19,230 cavalli, e la cui rotta si estende da Sonthampton e da Brindisi ad Alessandria, da Suez alla Punta di Galle e Calcutta, da Bombay a Calcutta, dalla Punta di Galle a Singapore, Hong-Kong, Shangai e Jokohama, e dalla Punta di Galle a Melbourne e Sidney.

Questi vapori della portata di 2800, 2500, 2500, 2000 e giù giù sino ad un minimo di 1500 tonn. fanno il totale servizio per via di mare della valigia dell' Inghilterra colle Indie, colla China, col Giappone, e coll'Australia, ed in un solo anno percorsero ben 2,290,320 chilometri.

. La potente compagnia inglese, stando alle rivelazioni del chiar. Fontanella, ha già assegnato ai viaggi da e per l' Oriente ben 38 vapori della forza di 15,425 cavalli e di una stazzatura complessiva di 77,826 tonn. percorrenti 1,500,000 miglia marine oltre Suez; e per Brindisi assegnerebbe dieci vapori, il maggiore dei quali della portata di 2063 tonn. ed il minore di 1491.

IV.

È invero una bella fortuna per l'Italia e più particolarmente per Brindisi acquistata a non troppo caro prezzo; però codesta fortuna potrebbe essere mille volte più importante se l'Italia sapesse o volesse assicurarsi, oltre che la posta delle Indie ed il trasporto delle merci di valore, anche quello delle merci ordinarie che al viaggio di terra troppo costoso preferiscono sempre la via di mare.

Gra se le prime sono assicurate e difficilmente si perderanno, non così lo è il secondo.

Se le condizioni speciali dalle quali è favorita Brindisi la fanno prescegliere a Marsiglia pel tras-

porto più pronto della posta e delle merci di valore; per la sua situazione all'estremità della penisola non può essere il porto di sbarco scelto dalla massa generale delle marcanzie che non possono sostenere tutte le spese necessarie per traversare l'Italia per via-ferrata in tutta la sua lunghezza; epperciò deve cedere dinanzi a Marsiglia e Venezia.

La Peninsulare, che non è la sola compagnia di navigazione a vapore fra l'Europa ad i mari cinesi, ma ha da lottare colle Messaggerie Imperiali e col Lloyd austriaco, apprezzò convenientemente tutto ciò ed allarmossi seriamente di questo fatto, il quale minaccerebbe i suoi commerci colla Francia, senza poter assicurarle quelli della Svizzera, della Baviera e della Prussia: poichè, finchè il suo porto di attacco sarà Brindisi e non altro migliore, le merci che fossero destinate per la Francia, le quali rappresentano in sete e numerario particolarmente un valore grandissimo, presceglierebbero la via percorsa dai vapori della Messaggerie Francesi, molto meno costosa anco se più lunga di quella che batterebbero i piroscafi della Peninsulare per la via Brindisi; poichè per la stessa ragione nè ad Alessandria, nè a Bombay si penserebbe consegnare ad essi una merce quando il Lloyd austriaco può offrire vantaggi maggiori e di tempo e nella spesa.

Da tutto ciò si evince che i viaggi della Peninsulare non possono arrestarsi a Brindisi senza suo pregiudizio, ch'essa deve pensare a conservarsi il commercio francese e ad assicurarsi quello della Germania meridionale: fare cioè il servizio della valigia indiana per Brindisi coi piccoli vapori ed avviare i grossi legni con merci a parte di passeggieri per Marsiglia; — o prolungare la sua linea di navigazione fino a Venezia, solo porto che possa con certezza di vittoria far concorrenza agli stra-

nieri pel commercio indo-europeo, che può ancora, come un giorno potea, coprire i mari delle sue flotte mercantili; — o finalmente spingere la sua navigazione fino a Trieste.

Che possa appigliarsi a quest'ultimo partito non ci sembra probabile, poichè e la distanza che separa Trieste da Alessandria è quasi doppia di quella che divide Brindisi da Alessandria (400 leghe invece di 274), e la differenza di percorso marittimo tre Trieste e Mersiglia per Alessandria è sì tenue (69 leghe in favore di Triesta) da non giustificare il fatto dello spostamento della linea di partenza da Mersiglia, mentre poi si aumenterebbe il percorso terrestre.

Il solo che potasse fare, ben sarebbe conservare lo scalo di Brindisi pel trasporto della valigia diretta alle Indie dell'Inghilterra, dal Belgio, dalla Germania, dalla Francia, dalla Spagna come accade oggidì, e di stabilire le sede della Società a Trieste ove sono facili i modi di rattoppare e pulire le navi ed infiniti i mezzi commerciali. E questo danneggierebbe il grosso commercio del Brennero, del quale Venezia è lo scalo, il quale potrebbe perciò esser attratto dalla via del Semmering che fa capo a Triesta.

Ciò peraltro che più probabilmenta potrebbe fare la Peninsulare, posta così tra l' uscio e il muro, sarebbe trasportare la sua sede e fare emporio dei suoi commerci Marsiglia avviandovi i grossi legni con merci e parte di passeggieri, nel qual caso l'interesse non solo di Venezie ma quello ancora dell'Italia sarebbe del tutto compromesso.

V.

Ad evitare questo male, male grandissimo che annullerebbe qualunque vantaggio possa per avventura recare il trapasso della valigie, dovrebbe ndun-

que il nostro governo provvadera eha Venezia addivanisse il cantro degli affari della Paninsulare, la quale, a quanto para, sarebbe del resto disposta a piantare qui la sua seda con pochissimi compensi.

E quando ciò avvenisse, Venezia (come bene osservave anche il dott. Galli), non sarebbe soltanto la piazza a cui si ricorre pel bisogno, ma quella che si preferirebbe generalmente dal commercio; qui everrebbe il trasbordo delle merci e qui se ne stabilirebbe il deposito per cui le case estare dovrabbaro qui pure mandare i loro rappresantanti, a nuove casa sorgerebbaro, locchè tutto accrescerebba vita e moto alla attività industriala e commarcinle della nostra città.

E che valga la pena di far qualche cosa per Venezia, che il Governo possa trovare un compenso dall'assicurar che facessa il prolungamento della linea a Venezia della Peninsulare, non occorre gran sforzo d'immaginazione, nè così profonda dottrina per comprandarlo. Basta considerare il movimento generala dal commercio veneziano che nel 1866 fu di L. 162,061,131 — nel 1867 di L. 230,233,874 — nel 1868 di L. 226,933,374 — nel 1869 di L. 254,274,076 — nel 1870 di L 301,890,500; basta considerare il movimento commercială di Venezia coll'Egitto che fu

	1867	1868	1869
nell'importazione di L.	242,268	L. 1,179,697	L. 10,253,965
» esportazione »	258,010	» 1,084,657	» 3 014,294
complessivamente »	500,278	2,264,304	13,268,279

basta infine considerare il movimento della navigazione che rappresenta

nel 1867 navigli entrati e sortiti	N. 6374	per tonn.	665 082
nel 1868 » »	» 6178	»	706.792
nel 1869 » »	» 5920	»	793.750

nal quale sasi vada una qualche diminuzione progres-

siva, in niona altra causa vuolsi trovare che in quella dei dazii differenziali sull'uscita per mare delle granaglie, del riso, del canapa ecc., oggidì provvidamente aboliti in seguito ai reclami vivaci di Genova minacciata par l'apertura del Cenisio, come lo fu Venezia par quella del Brennero.

VI.

Se non che, a concader quanto Vanazia vorrebbe si obbietta da taluno che lo vietano i precedenti impegni del Governo colla Società Adriatico-Orientale; che, anche quando egli non fosse impegnato, piucchè una compagnia straniera favorir dovrebbe una società nazionale; che in ogni caso colla finanza italiana a così mal partito vuolsi pensare alla economie fino all'osso e non a nuova spese.

Rispondiamo brevemente.

Il Governo è infatti legato colla Società Adriatico-Orientale dalla Convezione 6 marzo 1869, e tale legame dovrebbe durare ancora qualcha anno; ma la Convenzione non gli esclude però in via assoluta la facoltà di favorire altra compagnia di navigazione, e lo conferma il lodo arbitramentale pronunciato il 5 corr. dal Consiglio di Stato sopra il ricorso presentato dalla Società stessa contro il Governo pel fatto che l'amministrazione delle regie poste avea lasciato porre in coincidenza il convoglio direttissimo delle ferrovie meridionali coll'arrivo della valigia sui battelli della Peninsulare.

Dal resto la Società Adriatico-Orientale sarebbe pronta a transigere ed in una sua pubblicazione recenta riconosca cha « oggi è *interesse manifesto* del paese l'ottenere la costituzione della Società Peninsulare ed Orientale alla Società Adriatico-Orientale, ed è incontrastabile che la Società italiana su menzionata giungendo fino all'Egitto soltanto a per

conseguenza non potendo estendere la sua linea di navigazione oltre l'Istmo di Suez, non potrebbe procurare al commercio vantaggi da paragonarsi con quelli che offrirebbe la Società Peninsulare ed Orientale, cui le sovvenzioni inglesi permettono di estendere le sue linee fino alle Indie, alla China, al Giappone, all'Australia ed a tutti i punti estremi dell'Oriente. »

Anzi essa formulò le sue proposte che sarebbero o un indennizzo di 3 milioni per rescindere il contratto, — o la concessione della linea Venezia-Brindisi-Costantinopoli sulla base della sovvenzione attuale, e cioè di 32 lire per lega marittima e la prolungazione del contratto a 15 anni, — o finalmente la concessione della stessa linea fino alla scadenza del contratto, e cioè per altri 7 anni, ma coll'aumento di sovvenzione di 5 lire per lega marittima.

È chiaro che sovvenzionata o no la concorrenza della Peninsulare spaventa omai la Società concessionaria e le fa intravedere i suoi interessi rovinati, la sua sorte compromessa; è chiaro ch' essa non esclude, perchè non lo può, l'azione della Peninsulare, nè nega i suoi beneficii pel commercio italiano, e che potendo uscire da ogni pericolo pel rotto della cuffia, rimettendoci il meno possibile, l'Adriatico-Orientale sarebbe soddisfattissima.

E le sue proposte lo provano; sono al postutto temperatissime, nè punto dannose allo Stato ed agli interessi del commercio nazionale.

Sulla prima di esse che sarebbe oggidì alquanto grave pare del resto non voglia insistere, e più inchinevole si mostrerebbe acchè fosse accetta la seconda, la quale tornerebbe inoltre vantaggiosa all'Italia, poichè le assicurerebbe una linea di navigazione da e pel Levante che tuttavia manca.

La Commissione incaricata dello studio dei prov-

vedimenti opportuni per lo sviluppo e l'incremento della navigazione a vapore a mezzo della autorevolissima sua sottocommissione composta degli onor. D'Amico. Scibona e Virgilio, propose di già questa linea Italia-Grecia-Turchia, ed avvalorò la sua proposta coi più calzanti argomenti a con notizie e raffronti statistici importantissimi.

L'Italia, e più particolarmente Venezia, ebbe sempre col Levante relazioni rilevantissime ed il commercio di questa regione prende uno sviluppo sempre maggiore.

Costantinopoli ove farebbero rotta le navi (è a tutti noto (1) e sarebbe superfluo rilevarlo) è la piazza ove si concentrano le più importanti operazioni bancarie, giuridiche, postali e mercantili di tutto il Levante, è metropoli che conta più di un mil. di abitanti, il suo porto ha un movimento annuo di 40,000 bastimenti che stazzano circa 6 mil. di tonnell., ed ivi si liquida la maggior parte delle operazioni mercantili e specialmente di noleggio], assicurazione e cambio dei principali porti del Mar nero, del Mar d'Azoff, del Danubio, dell'Asia minore; ed i prodotti delle nazioni centrali per le nuove grandi linee ferroviarie russe potranno tra breve essere trasferiti prontamente ad Odessa, Sebastopoli, Taganrog.

Colla Turchia l'Italia ha un commercio vivissimo, vi esporta granaglie, generi medicinali, lana, tabacco, ecc. e vi importa olj, formaggi, riso, grasseine, paste, zolfo. Nel solo 1869 le esportazioni salirono a L. 50,177,859 a le importazioni a Lire 13,160,269. È pur vivo il suo commercio colla Grecia, dalla quale nello stesso anno importò ed esportò merci pal valore di L. 13,765,850.

(1) Vedi relazione Virgilio.

È di evidente interesse pertanto attivare questa linea, avuta la quale potremmo esportare per la Turchia prodotti di Svizzera, Belgio, Germania meridionale, Francia, Oriente, e trasportarne di ragguardevoli per la Russia colla quale si ebbe nel 1869 un movimento commerciale complessivo di L. 68,592,516, rappresentato in principalità per l'esportazione dal grano, tabacco, lana, legname, ecc. e per l'importazione dagli olj, marmo, frutta, riso, coloniali, zolfo.

VII.

La società Adriatico-Orientale nel proporre questa linea adunque, facendo il proprio interesse che la consiglia a scegliere un nuovo teatro di azione, una nuova via entro cui poter muoversi libera da impacci e senza l'altrui concorrenza, fa anche l'interesse del paese, il quale dalla nuova linea non può non risentire vantaggi immensi ed allargare il campo di attività a'suoi commerci. Ed il sussidio che chiede non è sì grave, ha in ogni caso un lauto correspettivo.

Sussistendo invece l'Adriatico-Orientale cogli attuali suoi obblighi e diritti, la Peninsulare o potrebbe abbandonare l'Italia pel trasporto delle merci di grosso volume (e sarebbe questa una perdita immensa per noi) o potrebbe, a costo di qualche sacrifizio pei primi anni, lanciarsi coi suoi battelli nelle acque di Venezia e Trieste, ed allora in lotta con siffatta concorrenza l'Adriatico-Orientale ne andrebbe col capo rotto. In ogni caso o tosto o tardi l'Italia dovrebbe adottare la nuova linea proposta, ed avrebbe allora nel bilancio a suo carico il sussidio attuale ancora per sette anni all'Adriatico-Orientale, ed il sussidio per la linea Costantinopoli

calcolato in annue Lire 800,000 (1): spenderebbe quindi complessivamente circa annue L. 2,230,000 per aver un servizio nuovo e per conservare fra l'Adriatico e l'Egitto una linea resa inutile fra Brindisi ed Alessandria dalla concorrenza della società inglese.

Concedendo invece la linea attualmente esercita dall'Adriatico-Orientale alla Peninsulare, lo Stato, spendendo una somma eguale, avrebbe assicurato un percorso di 1,800,000 miglia marine, nel mentre colla prima ne ha appena assicurato uno di 400,000

Meglio sarebbe per altro a nostro avviso, e più semplice che le due società in lotta si accordassero e che l'Adriatico-Orientale cedesse la sua impresa alla Peninsulare, locchè sarebbe possibile ottenere con una nuova legge e col rinunziare alla bandiera italiana.

Se non che sorge su ciò un'altra obbiezione, la quale però non dee spaventare. La bandiera straniera può adugiare, essere invisa quando comparisca con idee di superiorità e di dominazione, quando si impongacon propponimenti politici di illegittime influenze; ma quando trattasi di pacifiche relazioni commerciali, cessa ogni pericolo, ogni sospetto s'annulla; tutti i porti delle nazioni civili sono ben lieti di presentare i loro approdi sicuri ad ogni legno straniero, desiderano anzi il periodico arrivo di piroscafi d'ogni nazione. E questo accade ogni giorno nei porti stessi dell'Inghilterra, in quelli francesi e più di tutti in quello di Alessandria d'Egitto, ove sfrangiano i campi dell'aria le bandiere di tutte le nazioni, e da ogni parte convengono all'incruenta lotta dei commerciali interessi i vascelli di tutto il mondo civile.

Di più l'obbiezione sparisce se si consideri che

(1) Vedi Memoria del sig. A. Fontanella.

due sono i motori pei quali l'Italia accorda sovvenzioni alla navigazione a vapore: quello di fondare con progressivo sviluppo una marina mercentile a vapore italiana, l'altro di estendere il movimento commerciale in generale ed i rapporti coll'estero. Ora col partito proposto il primo scopo non è tolto, nè escluso, il secondo è assicurato nel modo il più splendido ed evidente.

L'obbiezione non celza adunque, nè ha alcun valore e meno ancora può infiuire sulla scelta.

Del resto è evidente o no il tornaconto di favorire la Peninsulare? nessuno può contrastarlo e farà perciò opera saggia il Governo, quando non fosse possibile l'accordo tra le due società, di sussidiare quella cha offre maggiori guarentigie al commercio a che per la sua potenza ispirerebbe fiducia alla Germania ed alla Svizzera, i cui interessi quanto più stretti saranno ai nostri, altrettanto maggior vanteggio saranno per arrecarci.

Si pensi che stando le cose come oggi sono a Venezia torna sempre più vantaggioso giovarsi pel trasporto delle merci ordinarie della Peninsulare anzichè dell'Adriatico-Orientale e per la stazzatura maggiore delle sue navi, e pel minor costo del trasporto, il quale mentre (come altri ebba ad osservare) da Venezia a Bombay e da Venezia a Jokohama costerebbe rispettivamente L. 180 e 355 per tonnellate coll'Adriatico-Orientale, colle Peninsulare invece importerebbe solo L. 135 e 285 con un risparmio nel primo caso di L. 45 e nel secondo di 70; e questo quando ancora Venezia ha duopo di avvalersi di altro mezzo per far pervenire e per ritirare da Brindisi le merci destinate al commercio coll'Oriente. Si pensi che il nessun o poco costo della percorrenza tra Brindisi e Venezia per le merci di provenienza o destinazione da o per l'Egitto, Indie,

ecc. garantiscono a Venezia un forte transito di merci. Si pensi che la Peninsulare si prolunga fino all'Australia, e l'Adriatico-Orientale si arresta ad Alessandria. Si pensi infine che la Peninsulare toccando Brindisi dee aver desiderio di estendersi fino a Venezia e quindi può essere disposta a fare anche qualche sacrifizio, sia coll'acquistare i quattro piroscafi dell'Adriatico-Orientale, sia col metterla a parte del sussidio che dal nostro governo le venisse concesso, sia coll accettare da essa il subappalto dell'attuale linea.

VIII.

Ma potrebbe egli, lo Stato sussidiare la Peninsulare, la sua finanza glielo permette, Venezia lo merita?

Può farlo, e nessuna migliore spesa di questa sarebbe sostenuta dal pubblico erario, poichè in generale le spese fatte per favorire le industrie ed i commerci, come quelle per diffondere l'istruzione, sono spese che fruttano sempre il mille per uno, poichè nel caso speciale, il tornaconto dello Stato, come abbiamo più sopra dimostrato, è evidente.

Anche gli altri Stati spendono, e spendono lautamente per promuovere i commerci, specialmente internazionali. La Francia sovvenzionava la linea dal Mediterraneo al Mar Nero e Danubio con annue L. 3,794,437 e cioè in media 25 e 70 lire per lega marina; quella della Plata con lire 2,306,172 ed una media di lire 44 per lega; l' Indo-China-Giappone con lire 7.236,632; l'America settentrionale-Antille-Messico con lire 9,459,373 ed una media di L. 33; spese complessivamente nel 1870 lire 25,783,853. L'Inghilterra sovvenziona ben 8 compagnie destinate a sviluppare il commercio in lontane regioni e spende 10 mil. di lire. — L'Austria concede al suo Lloyd L.

4,920,000, e l'America, sì potente in fatto di marineria mercantile, guidata da principii del più assoluto *self governement* ed in generale poco favorevole a sussidiare società private, pur spende annualmente L. 4,392,000.

L'Italia è ancora ben addietro a tutte le altre nazioni quantunque i suoi commerci abbiano mestieri di uno sviluppo potentissimo! La sua finanza per quanto dissestata può ancora soccorrere i commerci nazionali, la giustizia impone che il Governo faccia qualche cosa di più per Venezia. Esso pel commercio dei porti del Mediterraneo esborsa annualmente 5 mil. di lire, mentre per quello dell'Adriatico non spende che 400,000 lire. I porti del Mediterraneo sono o saranno congiunti coll'Egitto, colla Spagna, col Portogallo, colle Indie, ed hanno tre linee; quelli dell'Adriatico hanno una sola linea e sono in comunicazione soltanto coll' Egitto.

Quando alla Peninsulare o per convenzione colla Adriatico-Orientale o per sovvenzione del Governo sarà conceduta la linea dell'Oriente ed all' Adriatico-Orientale sarà concessa la nuova linea Venezia-Ancona-Brindisi-Pirêo-Costantinopoli, tutti i porti sui mari italiani godranno un equo trattamento, giacchè quelli sull'Adriatico saranno posti in diretta comunicazione col Levante e coll'Oriente; quelli sul Mediterraneo lo saranno direttamente coll' Egitto in corrispondenza colla Peninsulare per le Indie, China, Giappone e del pari direttamente colla Spagna, Portogallo, America del Nord.

Questo ci attendiamo dal Governo e questo assicurerà il risorgimento di Venezia che è risorgimento italiano.

Venezia 12 maggio 1871.